Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7845**

14. Wahlperiode 11. 12. 2001

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Renate Blank, Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Michael Meister, Norbert Otto (Erfurt), Wilhelm Josef Sebastian, Dr. Wolf Bauer, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Paul Breuer, Wolfgang Dehnel, Renate Diemers, Hansjürgen Doss, Georg Girisch, Hans Jochen Henke, Klaus Hofbauer, Dr. Gerd Müller, Hans-Peter Repnik, Heinz Schemken, Werner Wittlich, Elke Wülfing und der Fraktion der CDU/CSU

Sicherheit bei der Deutschen Bahn

Am Samstag, dem 17. November 2001, entging der ICE „Prinz Eugen“ auf der Fahrt von Hamburg nach Hannover bei Uelzen knapp einem schweren Unglück. Statt mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h raste er mit 185 km/h über eine Weiche, was auch zu einer Entgleisung mit ähnlich katastrophalen Folgen wie am 3. Juni 1998 bei Eschede hätte führen können. Bei Uelzen wurden fünf Menschen leicht verletzt.

Ursache dieses Betriebsunfalls war ein zwar vorhandenes, aber tatsächlich nicht angeschlossenes Schutzsystem im Stellwerk Bienenbüttel gewesen.

Dies vorausgeschickt fragen wir die Bundesregierung:

1. Nach welchen Grundsätzen werden technische Sicherheitseinrichtungen der Eisenbahn-Signal- und Leiteinrichtungen geplant, genehmigt, installiert, überprüft, in Betrieb genommen, gewartet und überwacht?
2. Welche dieser Leistungen werden von bahn-externen Firmen, oder von der Bahn selbst und welche vom Eisenbahn-Bundesamt erbracht?
3. Sind an diesen Tätigkeiten auch andere, wie z. B. Technische Überwachungsvereine (TÜV), Gewerbeaufsichtsämter oder externe, öffentlich bestellte oder zugelassene Sachverständige beteiligt?
4. Wie hat sich in den vergangenen 5 Jahren der in Frage 1 bzw. in deren Beantwortung beschriebene Aufgabenumfang mengenmäßig entwickelt (Angabe im Gesamtzeitaufwand pro Jahr)?
5. Wie hat sich in den vergangenen 5 Jahren der mit den in Frage 1 bzw. in deren Beantwortung beschriebenen Angaben betraute Personalkörper bei der Bahn selbst und bei allen anderen mit den Aufgaben befassten Institutionen stärkemäßig entwickelt?

6. Wie hat sich in den vergangenen 5 Jahren der mit den in Frage 1 bzw. in deren Beantwortung beschriebenen Aufgaben betraute Personalkörper hinsichtlich der dort vorhandenen Qualifikationen, Ingenieure, Techniker, Meister, Arbeiter entwickelt?
7. Kann in den zu den Fragen 1 bis 6 gegebenen Antworten ausgeschlossen werden, dass mittlerweile der mit der in Frage 1 bzw. in deren Beantwortung beschriebenen Aufgabe betraute Personalbestand zu stark abgebaut wurde und somit bei der Deutschen Bahn lebensgefährdende Sicherheitsdefizite vorhanden sind?
8. Was muss die Deutsche Bahn AG nach Auffassung der Bundesregierung dauerhaft tun oder unterlassen, um ähnliche Unglücke wie die beschriebenen auszuschließen?

Berlin, den 11. Dezember 2001

Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr.-Ing. Dietmar Kansy
Renate Blank
Georg Brunnhuber
Hubert Deittert
Peter Götz
Manfred Heise
Norbert Königshofen
Dr. Hermann Kues
Peter Letzgus
Eduard Lintner
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Dr. Michael Meister
Norbert Otto (Erfurt)
Wilhelm Josef Sebastian
Dr. Wolf Bauer
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Paul Breuer
Wolfgang Dehnel
Renate Diemers
Hansjürgen Doss
Georg Girisch
Hans Jochen Henke
Klaus Hofbauer
Dr. Gerd Müller
Hans-Peter Repnik
Heinz Schemken
Werner Wittlich
Elke Wülfing
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333